

Балансова комісія окреслила найважливіші завдання



16 березня цього року в Палаці залізничників відбулося засідання балансової комісії, на якій розглянуто виконання основних показників роботи Львівської залізниці за 2009 рік та окреслено перспективи її розвитку на 2010 рік. У своїх виступах керівництво Укрзалізниці поділилося своїм баченням розвитку галузі та закликло львівських залізничників серйозно замислитися над пропозиціями щодо перебудови роботи основних підрозділів

Засідання балансової комісії відкрив начальник Львівської залізниці Михайло Мостовий. Він коротко привітав усіх учасників та гостей і наголосив, що на комісії будуть не просто розглянуті минулорічні показники. Питання номер один – плани розвитку залізниці на 2010-ий та наступні роки.

Саме з цього почав свій виступ заступник генерального директора Укрзалізниці Микола Снітко.

– У зв'язку із загальною економічною кризою в країні минулий рік для Укрзалізниці видався нелегким, – зазначив Микола Петрович, – значно впали обсяги перевезень вантажів та пасажирів. Щоправда, зараз ситуація потроху виправляється. Але дуже гострим залишається питання компенсації за пільгові пасажирські перевезення з боку їхніх основних замовників – обласних державних адміністрацій. Процес іде надзвичайно важко і не виключено, що Укрзалізниці доведеться приймати непопулярні рішення. Тому надзвичайно важливо зупинитися на негативних питаннях та шляхах виходу із кризи.

З доповіддю про виконання Львівською залізницею основних економічних показників за 2009 р. виступив заступник начальника Львівської залізниці з економічних питань Юрій Іщук. Він зазначив, що у 2009 р. Львівською залізницею перевезено 52818,4 тис. тонн вантажів, що більше плану на 4825,4 тис. тонн і менше за показники 2008 року на 25294,7 тис. тонн; відправлено 16883,3 тис. тонн вантажів, що більше плану на 83,3 тис. тонн, проте менше показників 2008 р. на 6719,5 тис. тонн. Зниження показників у порівнянні з 2008 роком викликано зменшенням загальних обсягів перевезень та простим більшості підприємств західного регіону, продукцію яких перевозить залізниця.

– З метою покращення фінансового стану, приведення витрат до прогнозованих обсягів робіт, забезпечення ефективного використання трудових і матеріальних ресурсів у 2010 р., – наголосив Юрій Костянтинів, – залізницею розроблена програма оптимізації витрат відповідно до виконуваних обсягів перевезень та збільшення доходів на 2010 рік і заходи з покращення фінансового стану залізниці, для виконання яких необхідне спільне рішення Укрзалізниці, Міністерства транспорту та зв'язку України, органів виконавчої влади.

У своїх виступах керівники основних підрозділів Львівської залізниці торкнулися проблем, що негативно позначаються на

якості роботи залізниці. Зокрема, це хронічна відсутність запасних частин для ремонту локомотивів, що повинні централізовано постачатися Укрзалізницею, нестача запчастин і матеріалів для ремонту рухомого складу. Проте всі присутні одноставно зійшлися на висновку, що, незважаючи на труднощі, робота не зупиняється, завдання із забезпечення перевезень вантажів і пасажирів та гарантування безпеки руху виконується.

Особливу увагу та жваве обговорення викликала доповідь в.о. начальника пасажирської служби Львівської залізниці Василя Рудзінського. Перед нею Микола Снітко взяв кілька хвилин для короткої репліки щодо проблем приміських перевезень.

– Упродовж певного часу ми проводили масовані перевірки у години “пік” силами залізничників та лінійної міліції, – зазначив Микола Снітко. – Підсумки виявилися вражаючими: всього за кілька годин ранкового часу “пік” назбирали кілька мішків підірваних і недійсних документів на безкоштовний проїзд. Складається враження, що кількість липових інвалідів постійно збільшується.

В.о. начальника пасажирської служби Василь Рудзінський у своїй доповіді наголосив, що за результатами численних перевірок, проведених як із участю спеціалістів главку, так і власними силами служби, висновки невтішні – це незадовільний стан вагонів, що виходять на лінію. Вихід тут тільки один – не можна випускати на лінію вагони із недоліками. Друга проблема полягає у недостатній технологічній дисципліні серед провідників і начальників поїздів. Зараз у службі проводиться серйозний аналіз роботи спеціалістів, які випускають вагони у рейс. Тому попереду багато роботи, від успішного виконання якої залежить не тільки якість обслуговування пасажирів, а й репутація залізниці.

У другій частині роботи балансової комісії взяв участь генеральний директор Укрзалізниці Михайло Костюк і одразу ж приєднався до активного обговорення планів виводу галузі з кризи:

– У 2009 р. обіг коштів Укрзалізниці склав 39 млрд грн, частка зарплат у цій сумі становить 15 млрд грн, податків – 10 млрд грн, – наголосив Михайло Костюк. – Треба сказати, що з 2004 р. всі види перерахунків у бюджет у нас зросли з 5 до 10 млрд грн, і тут ми бачимо серйозні проблеми. Потреба в капітальних вкладеннях за минулий рік становила 10 млрд грн, а фактичне виконання ледве сягнуло 6 млрд грн. Це говорить, що

оманлива прибутковість галузі обертається величезними втратами. Тому вважаю, що Львівська залізниця повинна оцінювати свою економічну доцільність за новими економічними реаліями, які склалися після падіння обсягів перевезень. Отже, ми повинні змінювати структурну форму, згідно нових пропозицій.

Ще 4,2 млрд грн Укрзалізниця витратила на паливо. Цей показник свідчить, що ми надзвичайно обтяжені енергетичними ресурсами. Необхідно провести кваліфікацію колійного господарства залежно від напрямків, адже воно тільки на головному ходу має бути максимальної потужності.

Ще один резерв – збільшення пробігу локомотива. Наші казахські колеги домоглися суттєвого підвищення цього показника, що дало змогу майже цілодобово використовувати локомотиви, замінюючи на них лише локомотивні бригади.

Одним із ключових моментів виступу генерального директора Укрзалізниці стало питання якості ремонту локомотивів та його вартості.

– Тут далеко не все гаразд, – сказав Михайло Костюк, – бо один і той же вид ремонту локомотива сьогодні може мати різні назви, відповідно змінюється і його ціна, хоча дуже часто важко знайти між ними суттєву різницю. Характерно, що ремонт, які виконуються в умовах депо, за тих самих технічних параметрів обходяться суттєво дешевше, ніж на спеціалізованих підприємствах. Проблема полягає і в тому, що вся ідеологія будується на необхідності ремонтів у той час, коли необхідна якісна модернізація. Хочемо ми цього чи ні, але перед нами постає завдання: при допомозі економічних важелів підганяти технологів, всіх спеціалістів, які відповідають за безпеку руху, охорону праці тощо.

Ще одне гостре питання, що стоїть нині перед залізницею – величезна кількість контролюючих органів. Чи завжди це спрацьовує й допомагає суттєво збільшити, наприклад, такий показник, як рівень безпеки руху? Сьогодні ми маємо масу інспекторів із якості, головною функцією яких є перевірка продукції, що надходить на залізницю. А тепер подивіться, що відбувається. Ми платимо за українську рейку ті ж гроші, за які її можна придбати у австрійського сталепрокатного заводу. Різниця в тому, що австрійці дають чіткі гарантії щодо її якості та терміну експлуатації. А от у вітчизняного виробника з цим постійні проблеми. Характерно, що з тим самим станом речей зіткнулися свого часу і наші колеги з російських залізниць. Вони вирішили проблему дуже просто: після довгих умовлянь та закликів до сумлінності вітчизняних виробників закупили партію японських рейок. Зрозуміло, що при цьому на японському заводі, де виконувалося замовлення, не було російських інспекторів із якості. Вони там просто не потрібні, бо виробник сам дбає про якість продукції. Після першої партії рейок росіяни замовили ще дві. Повторюся, вартість цієї продукції виявилася однаковою як у Росії, так і в Японії. А тепер

давайте повернемося до українських реалій. На кожному вагонобудівному заводі є інспектор з якості від Укрзалізниці. Для нього діє суворий припис, за яким він зобов'язаний бути присутнім під час збірки вагона. Та навіть такі суворі заходи не дають у підсумку суттєвого поліпшення якості продукції.

Окреме гостре питання – технічний стан вагонів. Сьогодні у нас не вистачає грошей на новий рухомий склад, але треба ввести за правило, що неприпустимо випускати в рейс неготові та неуккомплектовані вагони. Жодних аргументів “проти” просто не повинно бути. У 2010 р. ми не маємо права комплектувати поїзди із несправних чи напівсправних вагонів.

Наступне завдання – чіткий розподіл відповідальності всіх учасників процесу перевезення пасажирів, щоб провідник не відповідав за депо, а депо за провідника. При існуючому стані речей провідник та бригадир чи начальник поїзда відповідає абсолютно за все і через це вони працюють неефективно. Хочу підкреслити, що перевіряючий не повинен створювати відчуття знервованості і страху у провідника, адже він відповідає за свою роботу, а начальник поїзда – за свою. Проте одна лише зміна принципів без зміни технології теж нічого нам не дасть.

Генеральний директор Укрзалізниці Михайло Костюк подякував колективу Львівської залізниці за розуміння непрості ситуації, що змусила запровадити обмеження робочого часу та економію фінансів. Він підкреслив, що цей вимушений крок був спрямований на збереження колективу, уникнення масових скорочень. І дуже добре, що інтереси львівських залізничників так наполегливо захищає їх профспілкова організація та її лідер.

– Сьогодні можна сказати, що впродовж останнього місяця намітилася тенденція до зростання обсягів перевезень, – відзначив Михайло Костюк. – Поки що ріст незначний – 6-7 відсотків, але він є. Крім того, за останній місяць перестав падати обсяг транзиту вантажів. Економіка потроху починає працювати, а значить і залізнична галузь не залишиться наодинці зі своїми проблемами. Ми повинні бути готові до організації головного вітчизняного пасажирського транспортного коридору: Львів – Київ – Донецьк – Харків.

Завершуючи засідання, заступник генерального директора Укрзалізниці Микола Снітко подякував керівництву Львівської залізниці за хорошу підготовку до балансової комісії та пропозиції, що були висловлені під час обговорення, і висловив побажання, щоб 2010 рік був не таким складним у фінансовому плані, як попередній.

У своєму заключному слові на закритті балансової комісії начальник Львівської залізниці Михайло Мостовий подякував усім присутнім за відверту конструктивну розмову.

Балансовий звіт Львівської залізниці було затверджено і прийнято.

Олександр ГЕРШУНЕНКО
Фото Ігоря ПАРАЦАКА